

ANÁLISIS DE LOS PROCESOS LOGÍSTICOS Y ADUANEROS DE COLOMBIA VS LOS DE PERÚ

Pineda Cárdenas, Yesica Lizeth¹

Uniempresarial (Fundación Universitaria Empresarial de la Cámara De Comercio
de Bogotá)²

Bogotá D.C; Colombia (2019)

RESUMEN

En el presente artículo, se pretende identificar los procesos logísticos y aduaneros de la República de Colombia y la República del Perú, con el fin de identificar el nivel de eficiencia e ineficiencia que cada país desarrolla en el ámbito a estudiar. Para ello, se tendrá en cuenta el IDL (Índice de Desarrollo Logístico) publicado por el Banco Mundial cada dos años, el cual tiene como propósito identificar los desafíos y oportunidades que mejoren el desempeño logístico de un país.

Como panorama general, se visualiza a Colombia mejor posicionada en los procesos logísticos y aduaneros a nivel mundial y un Perú priorizado en el desarrollo de infraestructura de transporte idónea para elevar su competitividad. Sin embargo, aún se evidencia la representativa brecha que se ha mantenido entre estos dos países, principalmente a base de los bajos avances en aduanas, trazabilidad y seguimiento que ejecutan los países objeto del artículo.

PALABRAS CLAVES:

Aduana, Colombia, competencia, Índice de Desarrollo Logístico (IDL), logística, Perú.

ABSTRACT

In this article, the logistic and customs processes of the Republic of Colombia and the Republic of Peru will be identified, in order to identify the level of efficiency and inefficiency of each country in the scope of the study. For this, it will take into account

¹ Optando al título de Profesional en Negocios Internacionales

² Bogotá D.C - Carrera 33a # 30- 20, ypineda@ue.edu.co – yesicalizeth@hotmail.es

the LPI (Logistics Performance Index) published by the World Bank every two years, which aims to identify the challenges and opportunities that improve the logistic performance of a country.

In a general scenario, Colombia is seen better positioned in the logistic and customs processes worldwide and a prioritized Peru in the development of transport and infrastructure suitable to increase his competitiveness. However, the representative gap that has been maintained between these two countries is still evident, mainly due to the low advances in customs, traceability and monitoring carried out by the countries covered by the article.

KEYWORDS:

Customs, Colombia, competition, Logistics Development Index, logistics, Peru.

INTRODUCCIÓN

Los procesos logísticos y aduaneros han presentado a lo largo de la historia mejoras en sus técnicas, lo cual se ha convertido en una necesidad constante con el fin de aminorar costos e incrementar rapidez en estos procedimientos. A partir de esto, se inicia a hablar de competitividad, donde las decisiones estratégicas y los gobiernos, resultan vitales para complementar y acrecentar los procesos de cada país a medida que la globalización avanza.

El Índice de desempeño logístico “IDL” publicado por el Banco Mundial cada dos años, tiene como propósito identificar los desafíos y oportunidades que mejoren el desempeño logístico de un país, por lo tanto, se enfoca en evaluar aspectos de la eficiencia aduanera, infraestructura, envíos internacionales, logística en calidad y competencia, seguimiento y rastreo, y oportunidad. A partir de esto, se busca llevar a cabo el comparativo logístico y aduanero entre la República de Colombia y la República del Perú, con el fin de identificar la eficiencia y deficiencia que cada país desarrolla en el ámbito a estudiar.

A raíz de esto, como panorama general, América Latina, observa a una Panamá como la economía más desarrollada en el ámbito logístico, ocupando el puesto número 16 en comercio exterior, logrando superar a economías como la de los Estados Unidos de América. No obstante, Colombia ha adquirido una notable similitud en los diferentes puntajes, principalmente en los indicadores de idoneidad, logística y puntualidad (ANDI, 2016)

Tabla 1 Top 10 Ranking Latino América LPI

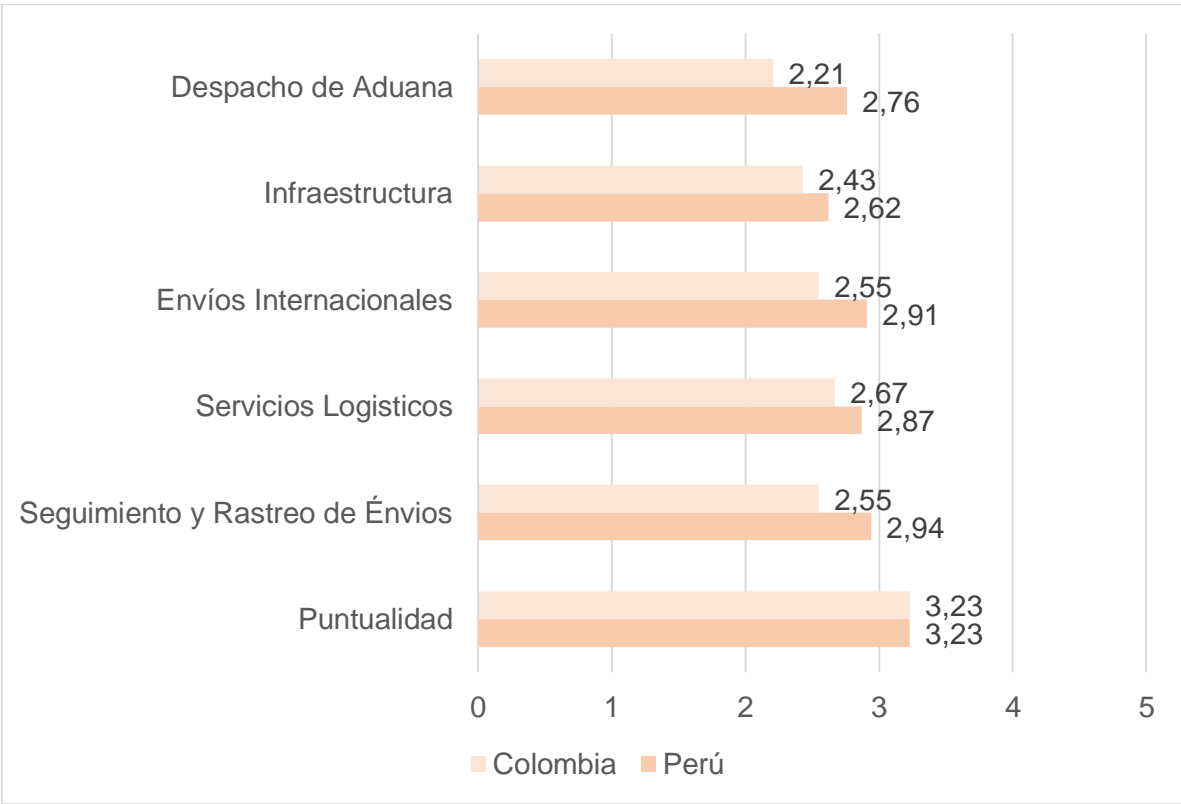
País	Clasificación General		Aduanas		Infraestructura		Comercio Exterior		Idoneidad Logística		Seguimiento y Trazabilidad		Puntualidad	
	Rank	Puntaje	Rank	Puntaje	Rank	Puntaje	Rank	Puntaje	Rank	Puntaje	Rank	Puntaje	Rank	Puntaje
Panamá	40	3,34	42	3,13	38	3,28	16	3,65	45	3,18	63	2,95	41	3,74
Chile	46	3,25	35	3,19	63	2,77	43	3,3	56	2,97	34	3,5	44	3,71
México	54	3,11	54	2,88	57	2,89	61	3	48	3,14	42	3,4	68	3,38
Brasil	55	3,09	62	2,76	47	3,11	72	2,9	50	3,12	45	3,28	66	3,39
Perú	69	2,89	63	2,76	75	2,62	68	2,91	64	2,87	65	2,94	80	3,23
Ecuador	74	2,78	74	2,64	88	2,47	65	2,95	84	2,66	86	2,65	77	3,23
Colombia	94	2,61	129	2,21	95	2,43	103	2,55	81	2,67	96	2,55	78	3,23
Venezuela	122	2,39	145	1,99	102	2,35	113	2,47	122	2,34	106	2,48	127	2,71
Bolivia	138	2,25	146	1,97	134	2,11	122	2,4	154	1,9	125	2,31	118	2,79

Fuente: Elaboración propia con datos tomados del ANDI, 2016.

Por otra parte, si se comparan los resultados de Colombia respecto a Perú, se observa la representativa brecha que se ha mantenido entre estos dos países, principalmente a partir del año 2012 donde ésta, se incrementó de manera notoria a base de los bajos avances en aduanas, trazabilidad y seguimiento de Colombia, aún cuando el desempeño en puntualidad es mejor (ANDI, 2016).

Según el Sistema de Competitividad, Ciencia, Tecnología e Innovación “SNCCTI”, Colombia ocupa la posición 94 entre 160 países, donde en el aspecto aduanero, el país registra en el puesto 129 (su peor indicador) y 2,21 de calificación. La infraestructura se ubica en la casilla 95 y fue calificada con 2,43. Inclusive, los ítems de envíos internacionales (103) y seguimiento y rastreo (96) están por encima de infraestructura (SNCCTI, 2016). No obstante, Perú ocupa la posición 69, con el puesto 63 y 2,76 de calificación en el ámbito aduanero y la posición 75 con calificación de 2,62 en infraestructura. Además, en los ítems de envíos internacionales obtuvo posición 68 y en seguimiento y rastreo 65; es decir, muy por debajo frente a Colombia, véase gráfico 1 (ANDI, 2016).

Gráfico 1 Comparativo IDL Colombia – Perú.



Fuente: Elaboración propia con datos tomados de ANALDEX, 2016.

Al respecto, se observa que existe gran brecha en el indicador “Despacho de aduana” en el cual el país se encuentra trabajando, luego de que se observó que países como Alemania, Suecia y Luxemburgo, obtuvieron al menos el doble del puntaje que este. Además, se puede resaltar entonces a Colombia, con una fuerte debilidad en infraestructura dado la ineficiencia de empleo de las recientes inversiones que se promueven en todo el país; así como, la organización de envíos internacionales que ha caído debido a los precios competitivos que se desarrollan en toda la región (ANALDEX, 2016).

A raíz de esto, se pretende analizar comparativamente hablando **¿Cuáles son los procesos logísticos y aduaneros de la República de Colombia y la República del Perú?**, con el fin de identificar el nivel de eficiencia o ineficiencia que cada país desarrolla en el ámbito a estudiar.

Lo anterior, a través de la misión académica desarrollada en la Universidad en Lima.

Para resolver la pregunta planteada, se estableció como objetivo general

- Identificar los puntos clave en el desarrollo logístico y aduanero llevado a cabo por la República de Perú y la República de Colombia en términos binacionales.

Y cómo objetivos específicos:

- Describir los procesos logísticos y aduaneros de la República de Colombia.
- Especificar los procesos logísticos y aduaneros de la República del Perú.
- Análisis de las oportunidades en los procesos logísticos y aduaneros a nivel binacional.

Para ello, en el desarrollo del presente artículo, se presentará inicialmente el análisis descriptivo de los procesos logísticos y aduaneros de Colombia y posteriormente los de Perú. Finalmente, se presentará un análisis comparativo de las oportunidades en los procesos logísticos y aduaneros de ambos países, con el fin de identificar las buenas prácticas ejecutadas a nivel binacional.

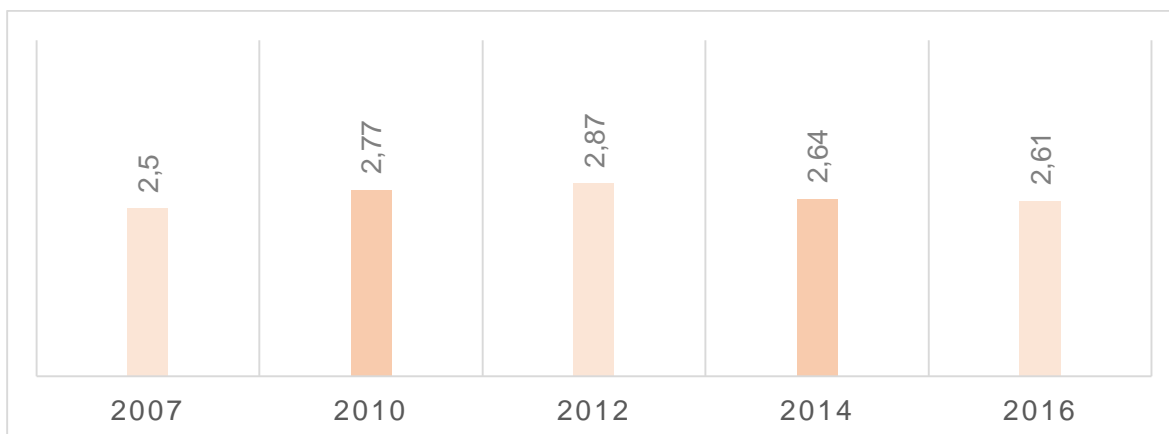
DESARROLLO Y REFLEXIÓN

1. ANALISIS DESCRIPTIVO DE LOS PROCESOS LOGISTICOS Y ADUANEROS DE COLOMBIA

El modo en que crecen y compiten los países depende en gran medida del desempeño logístico y la eficiencia con el que se emplea este. Debido a que, a través de esto, los diferentes países logran crear nuevos vínculos comerciales que mejoran la economía a nivel global. No obstante, aquellos países que carecen de eficiencia en el ámbito logístico suelen tener problemas de competitividad y aumento en los costos, factor que dificulta aún más la relación entre países y, por ende, el comercio internacional. A raíz de esto, es importante aclarar ciertas características que, según el Banco Mundial, son ejes claves en el desarrollo logístico.

Actualmente, persiste gran brecha logística entre los países. Es decir, los desarrollados evidencian su ingreso con puntajes un 45% más elevado sobre los subdesarrollados, explicando el comportamiento de países como Colombia, donde la ausencia de comercio es fundamentado bajo cadenas de suministro costosas e ineficientes que coincide con lo que afirmó Huxiang Zhao, presidente de la Federación Internacional de Asociaciones de Transitarias y Asimilados “No hay comercio sin logística y una logística deficiente a menudo significa escaso volumen de comercio” (Dinero, 2016). A raíz de esto, obsérvese a continuación el comportamiento de la puntuación del Índice de Desempeño Logístico de Colombia desde el año 2007 al año 2016:

Gráfico 2 Puntuación IDL 2007 – 2016 Colombia



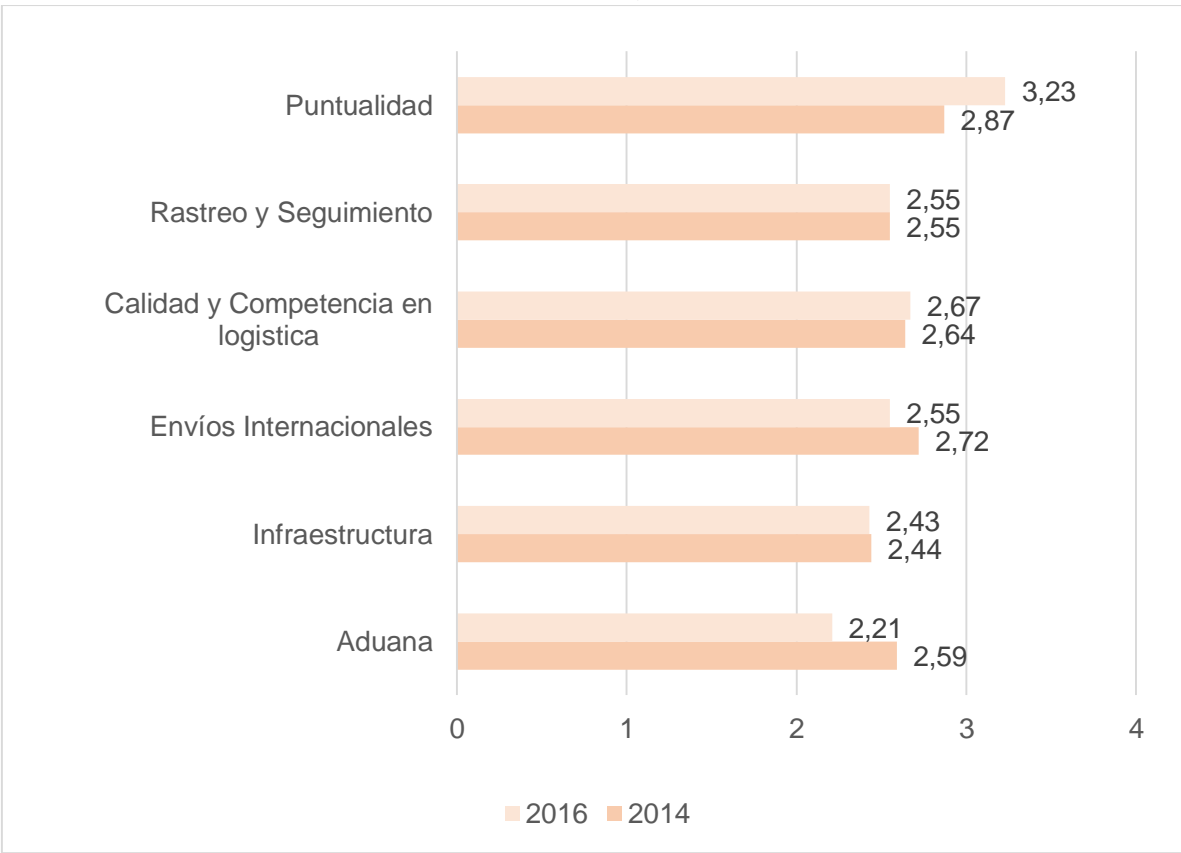
Fuente: Elaboración propia con datos tomados de ANALDEX, 2016.

En el periodo del año 2007 al año 2016 se evidenció que Colombia viene presentando una tendencia creciente en todos los indicadores hasta el año 2012,

momento en el cual se registraron caídas significativas. La puntualidad es el tema que mejor desempeño logístico ha tenido Colombia, manteniéndose con un puntaje superior a 2,7. Por el contrario, el indicador de aduanas es el que menos avances ha tenido y así mismo, este fue el que presentó la mayor caída en el año 2016, pasando de un puntaje de 2,59 en el año 2014 a uno de 2,21 en el año 2016, lo cual se traduce en una variación negativa del 14% (ANDI, 2016). Sin embargo, durante los 4 años siguientes se presentó una fuerte caída, donde para el año 2014 la puntuación fue de 2,64 y para el año 2016, 2,61 puntos. Este comportamiento, está dado, a las fuertes críticas caídas sobre el país en la necesidad de mejorar la infraestructura al sistema de transporte de carga nacional (Urdaneta, 2017).

Obsérvese a continuación:

Gráfico 3 Índice de Desempeño Logístico 2014 - 2016 Colombia



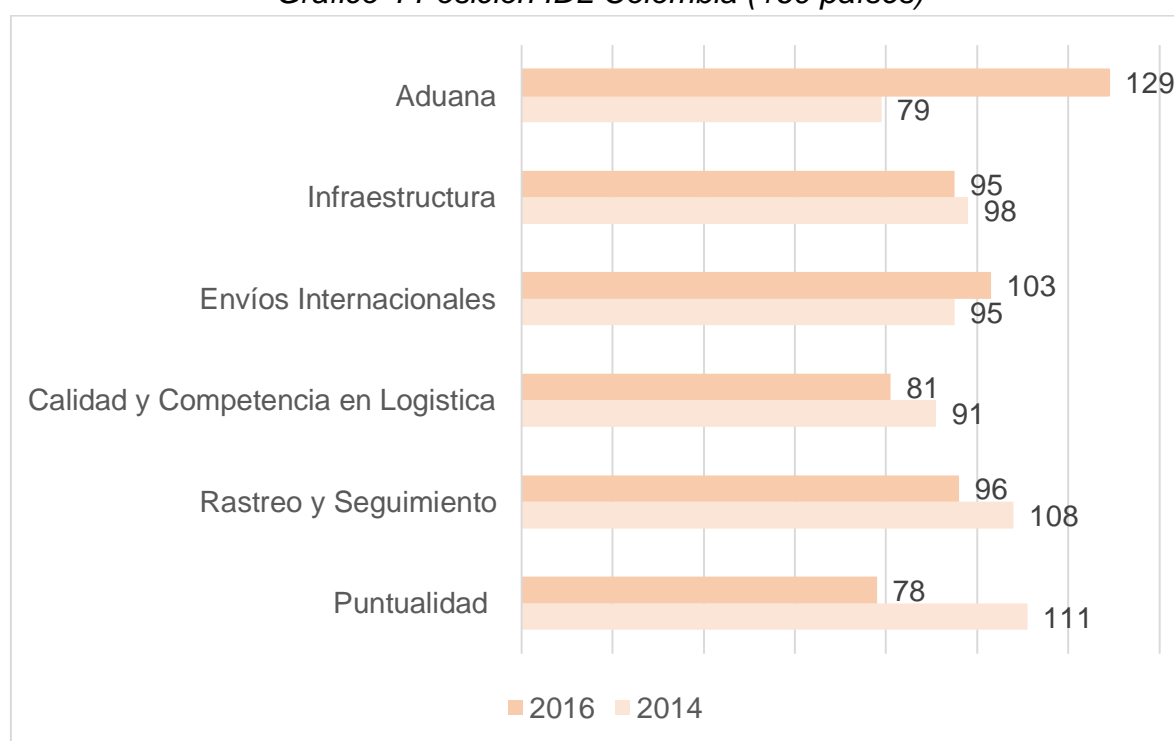
Fuente: Elaboración propia con datos tomados del ANDI, 2016.

También, se puede observar un comparativo respectivo a los años 2014 y 2016 referente al Índice de Desempeño Logístico; donde respecto al último informe proporcionado por el Banco Mundial, Colombia gana 3 puestos respecto al año 2016 con un puntaje de 2,61. Respecto al informe 2014, Colombia muestra debilidad en

aduana (2,21), infraestructura (2,43), envíos internacionales (2,55) y rastreo y seguimiento (2,55); siempre que la puntuación respectiva para el año 2014 fue (2,59) en aduana, (2,44) para infraestructura, (2,72) envíos internacionales y (2,55) para seguimiento y rastreo. Por otra parte, el país mejoró en cuanto a calidad y competencia logística (2,67) y puntualidad (3,23), respectivamente frente al año 2014 donde la puntuación fue de (2,64) y (2,87) (ANDI, 2016).

Esto mismo, se puede observar en la siguiente ilustración, donde se evidencian los diferentes indicadores medidos por IDL y el respectivo puesto ocupado dentro de los indicadores respectivos a los 160 países competidores:

Gráfico 4 Posición IDL Colombia (160 países)

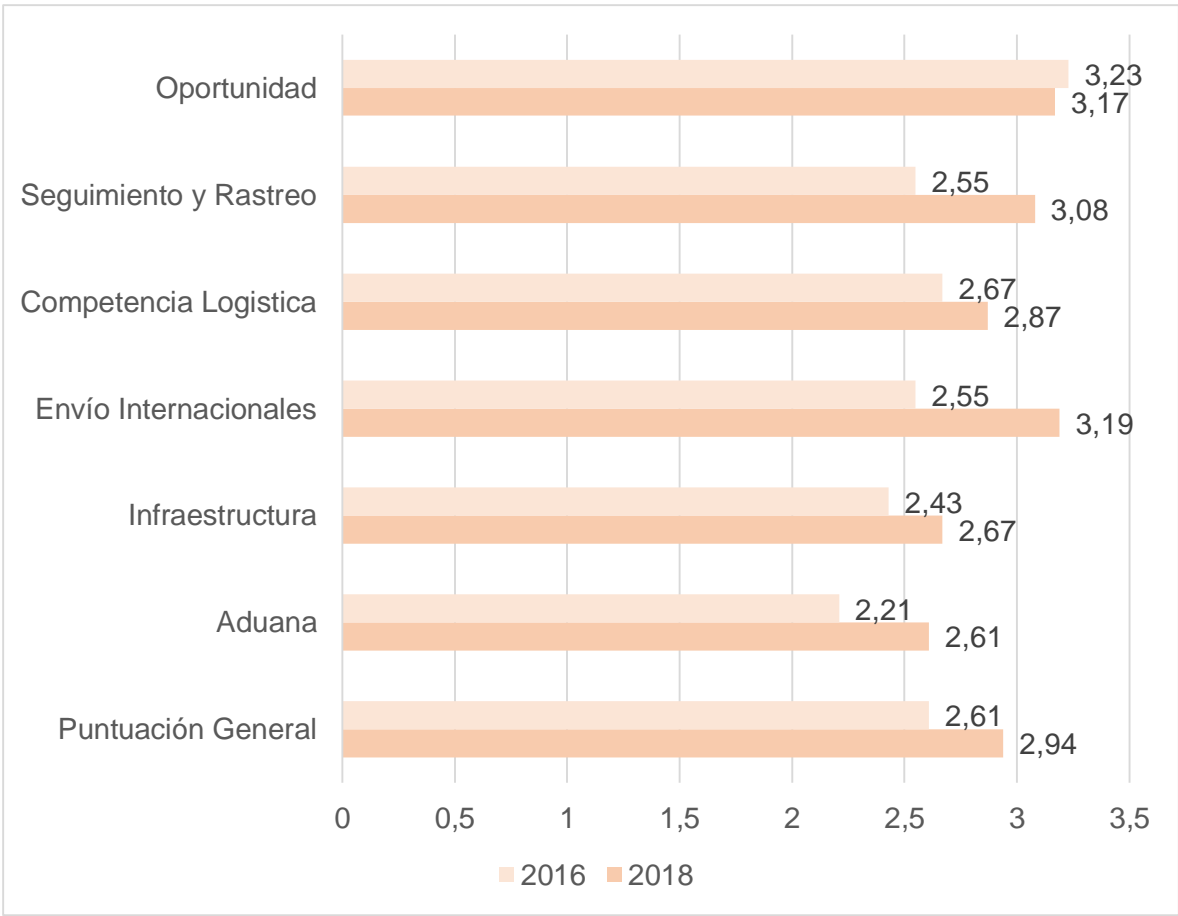


Fuente: Elaboración propia con datos tomados del ANDI, 2016.

Según el último informe del Banco Mundial (2018), Colombia se encuentra en un proceso de transición en el cual se evidencian los esfuerzos en materia de logística comercial, sin embargo, quedan grandes campos por fortalecer y lograr un nivel similar los países líderes en el IDL, por parte del sector público se han generado avances en campos como aduanas e infraestructura; mientras que los esfuerzos del sector privado se han dado en innovación y mejor prestación del servicio, con buenos resultados, todo esto ha generado grandes avances haciendo posible una inserción eficiente en las cadenas globales de valor (ANALDEX, 2018).

Acorde a lo anterior, es importante aclarar que, Colombia tuvo el mayor avance histórico en el ranking del Banco Mundial del año 2018, en el desempeño logístico de los países a nivel mundial, al pasar del puesto 94 en 2016, al 58 en 2018. Según el Departamento Nacional de Planeación “DNP”, los principales ascensos del país en esa materia se dieron en: Facilidad de Envíos al pasar del puesto 103 en 2016, al 43 en 2018; Aduanas que pasó del puesto 129 al 75; y Trazabilidad que para 2016 estaba en el puesto 96 y ahora se ubica en el puesto 53, obsérvese a continuación las puntuaciones correspondientes al año 2018:

Gráfico 5 Índice de Desempeño Logístico 2016 - 2018 Colombia



Fuente: Elaboración propia con datos tomados del Banco Mundial, 2018.

Luis Fernando Mejía, director del Departamento Nacional de Planeación (DNP), destacó que el gran avance que presenta Colombia en el IDL se da como resultado de los grandes esfuerzos que viene realizando el Gobierno Nacional en construcción de infraestructura, intermodalidad y facilitación de comercio. Además, añadió “El país cuenta con el potencial de reducir los costos logísticos y de exportación, entre 15% y 50% al año 2030, dependiendo de la combinación de modos de transporte que se utilicen para movilizar la carga por los

corredores estratégicos, desde el interior del territorio hacia los principales puertos y nodos de comercio exterior" (DNP, 2018).

A continuación, se relacionan datos del IDL agregado; el cual, combina las cuatro ediciones más recientes de IDL. Es decir, las puntuaciones de los seis componentes en las encuestas IDL de los años 2012, 2014, 2016 y 2018, los cuales se utilizaron para generar un "panorama general" para indicar mejor el desempeño logístico de los países.

Tabla 2 IDL agregado 2012 – 2018

País	Clasificación General		Aduanas	Infraestructura	Envíos Internacionales	Competencia Logística	Seguimiento y Rastreo	Oportunidad
	Rank	Puntaje						
Panamá	41	3,26	2,95	3,14	3,35	3,2	3,25	3,63
Chile	40	3,28	3,23	3,09	3,24	3,09	3,3	3,73
México	53	3,08	2,78	2,9	3,09	3,06	3,14	3,49
Brasil	56	3,02	2,52	2,99	2,89	3,1	3,17	3,47
Perú	74	2,78	2,59	2,46	2,88	2,62	2,72	3,36
Ecuador	70	2,82	2,69	2,62	2,82	2,7	2,87	3,22
Colombia	71	2,81	2,5	2,58	2,93	2,79	2,84	3,17
Venezuela	135	2,37	1,94	2,25	2,49	2,32	2,44	2,74
Bolivia	136	2,36	2,24	2,16	2,48	2,21	2,28	2,75

Fuente: Elaboración propia con datos tomados de Banco Mundial, 2018.

Es pertinente aclarar que, este enfoque reduce la variación aleatoria de una encuesta IDL a otra y permite la comparación de 167 países. Los puntajes de cada componente recibieron ponderaciones: 6,7 por ciento para 2012, 13,3 por ciento para 2014, 26,7 por ciento para 2016 y 53,3 por ciento para 2017. De esta manera, los datos más recientes tienen el mayor peso.

Teniendo en cuenta el panorama otorgado por el IDL a lo largo del tiempo, es importante entender que, los procesos de desaduanamiento en Colombia se entienden por el conjunto de actuaciones o procedimientos que deben ser llevados a cabo, para efectos de que la exportación o importación de mercancías cumpla con las formalidades para el levante o autorización de embarque respectivamente (Dian, 1999). Por ello, el artículo 213 del Decreto 349 del año 2018, estableció clases de desaduanamiento que permiten hacer el proceso más efectivo.

El desaduanamiento en la importación podrá ser abreviado, anticipado, normal o urgente. Cuando se hace alusión al desaduanamiento abreviado; este, permite la entrega de mercancías en el lugar de arribo con la presentación de una

declaración simplificada por parte de un Operador Económico Autorizado “OEA”; es decir, sin necesidad de la declaración aduanera. Del mismo modo, el desaduanamiento anticipado, inicia con anterioridad a la llegada de la mercancía al Territorio Nacional Aduanero “TAN” y se formaliza por medio de la presentación de una declaración aduanera anticipada; el desaduanamiento normal, inicia cuando las mercancías ya se encuentran en el TAN; y finalmente, el desaduanamiento urgente permite la entrega directa de las mercancías al declarante, con la presentación de un formato de solicitud que será determinado por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales “DIAN”. Sin embargo, es importante aclarar que, los únicos bienes que podrán ser objeto de este tipo de desaduanamiento, serán aquellos que ingresen en calidad de auxilio para calamidades, que respondan a una necesidad apremiante o que ingresen como donaciones a favor de entidades nacionales y como importaciones realizadas por misiones diplomáticas (LegisComex, 2018).

De igual manera, se recomienda tener en cuenta los pasos o mecanismos relacionados a continuación:

- Si la mercancía a importar se encuentra en el depósito aduanero, se debe solicitar la pre-inspección con anterioridad a la declaración de importación y/o demás documentos.
- ¿El valor de la importación es igual o superior a USD 5.000?

Se debe diligenciar la Declaración Andina de Valor en Aduana; la cual, determina el valor en Aduanas de las mercancías objeto de Importación y especifica los gastos causados en dicha operación.

- La liquidación de tributos Aduaneros (Gravamen Arancelario e IVA), se hace a través de la Declaración de Importación; el pago de estos impuestos se realiza ante los intermediarios financieros del país.
- Para el levante o retiro de la mercancía, una vez cancelados los impuestos de importación, debe dirigirse al Depósito Habilitado de Aduanas donde se encuentre la mercancía y presentar los siguientes documentos, los cuales serán revisados por un funcionario de la aduana respectiva y que deberán conservarse por un término de cinco años como mínimo:
 - Factura comercial
 - Lista de Empaque y/o embalaje
 - Registro o Licencia de Importación, si se requiere.
 - Certificado de Origen
 - Declaración de Importación

- Documento de Transporte (Guía Aérea o Conocimiento de Embarque)
 - Declaración Andina del Valor en Aduana, si se requiere.
 - Otros certificados o vistos buenos, si se requieren.
- El sistema informático aduanero determina si podrá efectuarse levante automático o si se requiere inspección física de la mercancía. En el primer caso, podrá retirar la mercancía una vez sea autorizado por el Depósito o Funcionario Aduanero; en el segundo caso, el inspector de la DIAN verificará la concordancia de lo declarado en los documentos con la mercancía para la cual se solicita autorización de levante (Ruiz, 2018).

Al respecto, el Gobierno Nacional expidió el Decreto 390 del 07 de marzo del año 2016 que contiene la nueva regulación Aduanera del país; la cual, aporta a la facilitación del comercio exterior y al mejoramiento de la competitividad. En términos generales, permite la modernización de la Gestión Aduanera mediante la renovación de la plataforma tecnológica, en el Sistema Integral de Gestión de Riesgos, la promoción de alianzas aduaneras con la OEA, el sector privado y los Departamentos en el país, la creación de un Centro Único de Monitoreo y Control, la inspección no intrusiva, mejoras en la infraestructura y finalmente, la gestión coordinada de fronteras. Lo anterior, teniendo en cuenta que, el Centro de Pensamiento en Estrategias Competitivas “Cepec” de la Universidad del Rosario evidenció en un sondeo a 750 empresas del país, que el sector aduanero presenta extensas demoras en los despachos necesarios durante el proceso logístico, los cuales, varían entre 20 días y un mes.

El 70% de los problemas que aquejan a los empresarios exportadores e importadores colombianos provienen de obstáculos por medidas de procedimiento, específicamente por requerimientos del Invima, ICA, Antinarcóticos y la Dian. Además, al obstáculo procedimental, se le suma otro, que es el desconocimiento que tienen los empresarios de las oportunidades comerciales que brindan los Tratados de Libre Comercio; así como, que los esfuerzos que realiza el país por avanzar en la obras 4G, tan solo significarían una reducción del 10% en costos de transporte a los empresarios nacionales. Finalmente, las altas tasas impositivas del mercado, pueden representar hasta un incremento del 18% en la estructura de costos de las empresas; lo cual, fomenta que los productos nacionales sean menos competitivos, al menos de que sea más rápida la devolución del IVA, permitiendo que se alivien las cargas económicas de la Entidad, teniendo en cuenta que, el departamento de contabilidad de la empresa se volvió el más importante de la misma (Colombiano, 2015).

2. ANALISIS DESCRIPTIVO DE LOS PROCESOS LOGISTICOS Y ADUANEROS DE PERÚ

Según el Índice de Desarrollo Logístico del año 2018 publicado por el Banco Mundial, los países mejores ubicados en el ranking son los que logran mayores puntajes en los pilares a evaluar respectivamente. En general, países europeos que integran la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos – OCDE (con Alemania en el primer lugar a nivel global), aunque otros, como Japón,

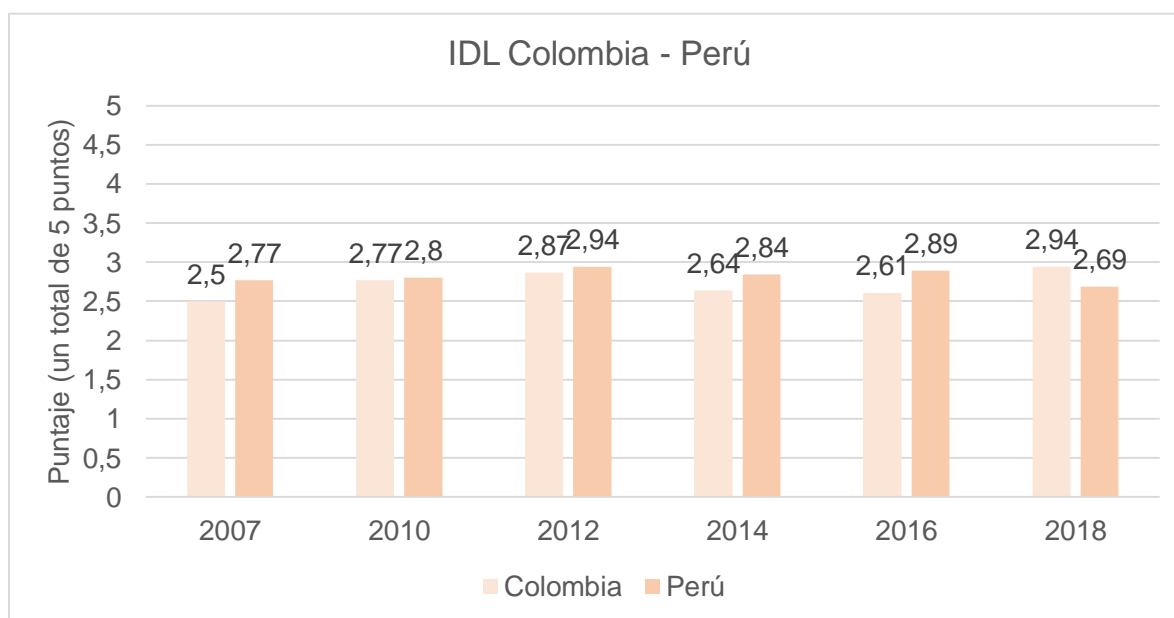
Emiratos Árabes Unidos y Nueva Zelanda, han logrado grandes avances en los últimos años.

Por su parte, los países de la Alianza del Pacífico (AP) han mostrado un desempeño distinto. Mientras que Chile no registró cambios, y México y Colombia avanzaron, El Perú ha priorizado el desarrollo de una infraestructura de transporte idónea para elevar su competitividad, configurando un estratégico espacio geográfico integrado al mundo y en especial a la región económica del Asia – Pacífico (COMEXPERÚ, 2018).

La república del Perú mostró una tendencia a la baja en 2018, al ocupar el puesto 83, muy por debajo de Chile quien ocupó el puesto número 34, México en el puesto 51 y Colombia con el 58; Es decir, se generó un retroceso de 14 posiciones respecto de la edición de 2016. Lo anterior, derivado principalmente de falencias en el área de regulación de políticas que es considerado como uno de los principales pilares del desarrollo logístico en el mundo.

A continuación, se puede observar el correspondiente comparativo del IDL entre Colombia y Perú desde el año 2007 en adelante:

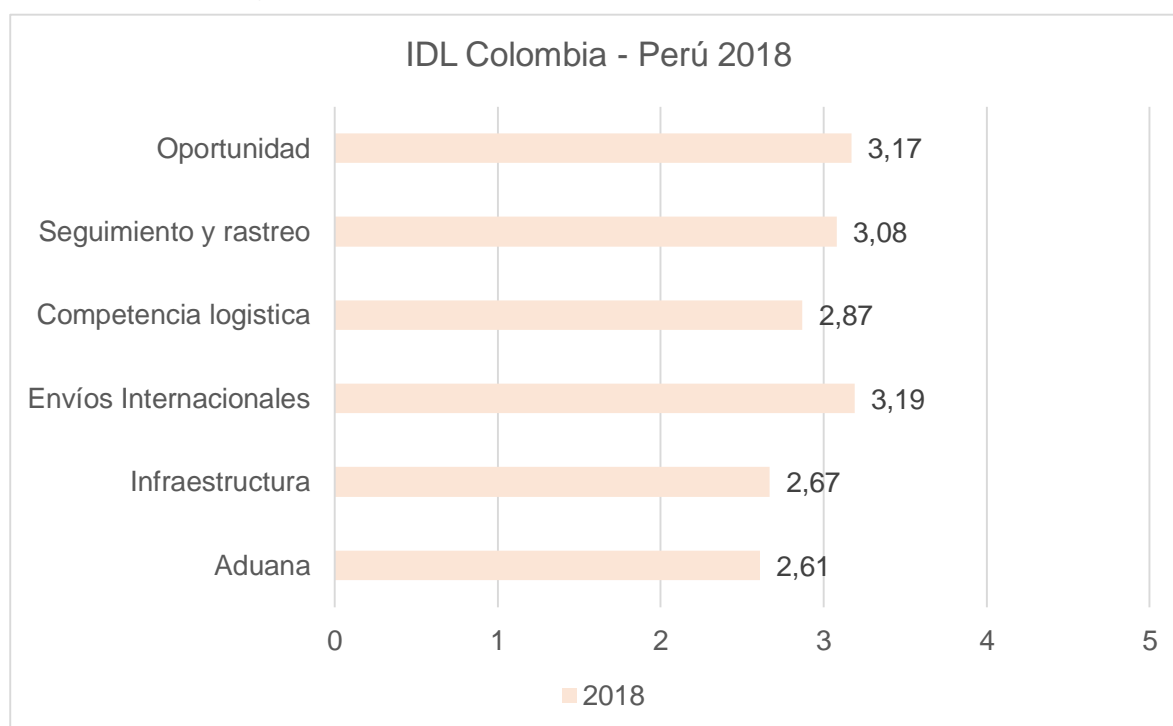
Gráfico 6 Índice de Desempeño Logístico 2017 - 2018 Colombia – Perú



Fuente: Elaboración propia con datos tomados del Banco Mundial, 2018.

En 2018, el puntaje más bajo lo obtuvo en el pilar “Calidad de la infraestructura”, seguido por el de “Eficiencia y calidad de los servicios logísticos” (transporte, reenvío e intermediación aduanera). Es por ello, no sorprende, pues,

que ello se condiga con los resultados del Índice de Competitividad Global del Foro



Económico Mundial, en el cual se ocupó el puesto 111 (de un total de 137 economías) y el 75 en calidad de la infraestructura y carga de procedimientos aduaneros. Lo anterior, derivado de la brecha de infraestructura logística se ve reflejada en los altos costos logísticos, que restan competitividad al valor del producto.

A continuación, obsérvese el desempeño de los diferentes factores evaluados por el Banco Mundial en el IDL, desde la perspectiva colombiana y la peruana durante el año 2018.

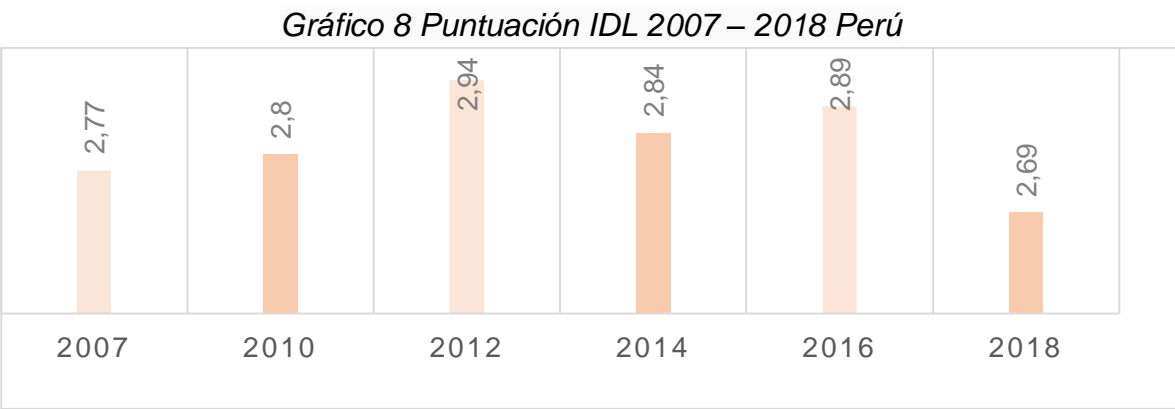
Gráfico 7 Índice de Desempeño Logístico 2018 Colombia – Perú.

Fuente: Elaboración propia con datos tomados del Banco Mundial, 2018.

Sin embargo, según el Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Perú, el creciente tamaño de las naves implica mayor infraestructura logística en el país, Así como el uso de nuevas soluciones tecnológicas demandadas por la creciente demanda de los socios comerciales del país. Además, se recalca la necesidad del rol activo del Estado como mediador y facilitador de inversiones, justificado ante la presencia de fallas de mercado (monopolios o falta de competencia en el transporte de carga, problemas regulatorios, o problemas de coordinación) (Paz Juan Carlos, 2017).

En el periodo del año 2007 al año 2016 se evidenció que Perú viene presentando una tendencia creciente en todos los indicadores hasta el año 2014, momento en el cual se registraron caídas significativas. Los envíos internacionales es el tema que mejor desempeño logístico ha tenido el país, manteniéndose con un puntaje superior a 3,19. Por el contrario, el indicador de aduanas es el que menos avances ha tenido y así mismo, este fue el que presentó la mayor caída en el año 2014, pasando de un puntaje de 2,68 en el año 2012 a uno de 2,47 en el año 2014, lo cual se traduce en una variación negativa de 0, 21 puntos. Sin embargo, durante los 2 años siguientes se presentó un alza de gran importancia, el cual fue disminuido en el año 2018.

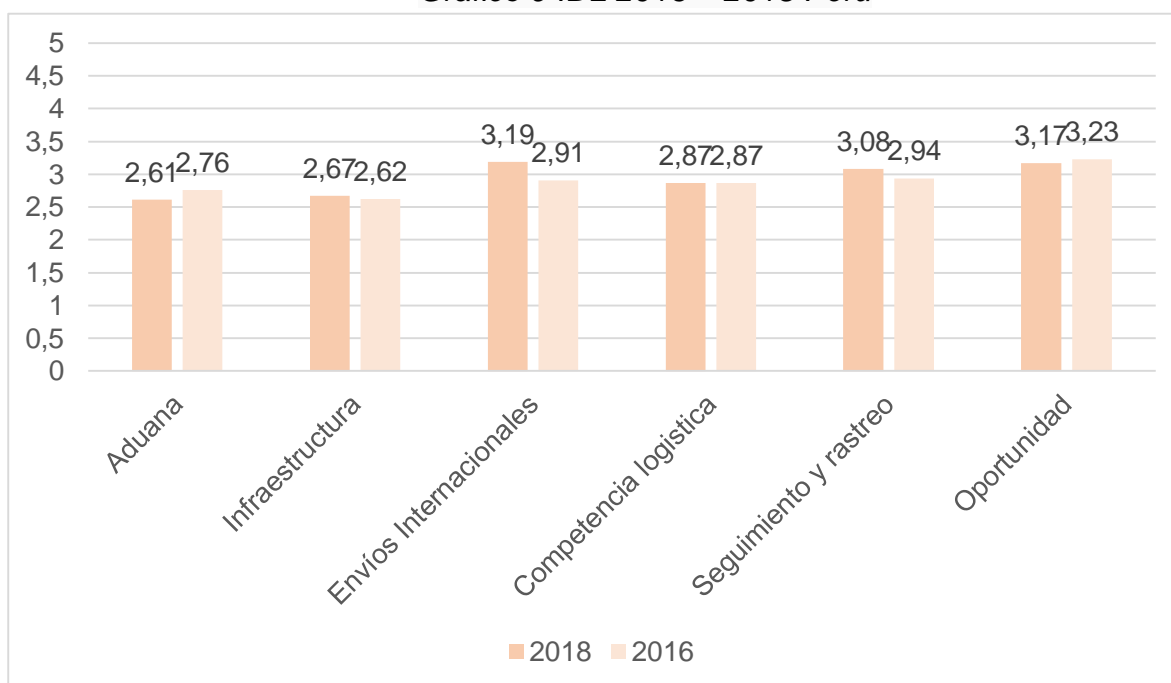
Obsérvese a continuación:



Fuente: Elaboración propia con datos tomados del Banco Mundial, 2018.

También, se puede observar un comparativo respectivo a los años 2014 y 2016 referente al Índice de Desempeño Logístico; donde respecto al último informe proporcionado por el Banco Mundial, Perú aumentó 14 puestos respecto al año 2016 con un puntaje de 2,69. Respecto al informe 2018, Perú muestra debilidad en aduana (2,61), y oportunidad (3,17), siempre que la puntuación respectiva para el año 2016 fue (2,76) en aduana y (3,23) para oportunidad (Banco Mundial, 2018).

Gráfico 9 IDL 2016 – 2018 Perú



Fuente: Elaboración propia con datos tomados del Banco Mundial, 2018.

No obstante, se evidenció que durante el año 2018, Perú mejoró su puntuación en infraestructura (2,67), envíos internacionales (3,19) y seguimiento rastreo (3,08); respecto al año 2016 en los cuales obtuvo 2,62 en infraestructura, 2,91 en envíos internacionales y 3,08 en seguimiento y rastreo respectivamente, indicadores a los que el país apuesta en este momento para mejorar la posición a nivel internacional.

Es por ello que, en la República del Perú, el proceso de desaduanamiento requiere unos requisitos previos; es decir, si la mercancía supera los USD 2.000 del valor Free On Board, se deberá contratar a un agente de aduana para que intervenga en los trámites legales; los cuales, involucran la documentación relacionada a continuación por la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria “SUNAT” del Perú:

- Declaración Única de Aduanas debidamente cancelada o garantizada.
- Fotocopia autenticada del documento de transporte.
- Fotocopia autenticada de la factura, documento equivalente o contrato.
- Fotocopia autenticada o copia carbonada del comprobante de pago y fotocopia adicional de éste, cuando se efectúe transferencia de bienes antes de su nacionalización, salvo excepciones.

- Fotocopia autenticada del documento de seguro de transporte de las mercancías, cuando corresponda.
- Fotocopia autenticada del documento de autorización del sector competente para mercancías restringidas o declaración jurada suscrita por el representante legal del importador en los casos que la norma específica lo exija.
- La Declaración Andina de Valor (DAV), en los casos que sea exigible el formato B de la DUA.
- Lista de empaque o información técnica adicional (SUNAT, 2018).

Lo anterior, involucra la declaración aduanera de mercancías “DAM” y el pago de aranceles. A raíz de esto, cuando la mercancía llega al país, debe pasar por un control aduanero, el cual cuenta con tres canales: verde, naranja y rojo.

- Si la Aduana Nacional delegó la mercancía con canal verde, entonces el importador debe de estar listo para recoger la mercancía del terminal de almacenamiento.
- El canal naranja significa que el importador, en coordinación con el agente de aduana, debe de presentar la documentación de la carga para que sea revisada.
- Para el caso del canal rojo, el importador no solo debe de coordinar con el agente aduanero la revisión documentaria de la carga, sino también con el terminal de almacenamiento para la realización de la revisión física de la mercancía; lo cual, traerá consigo un costo adicional.

Finalmente, el importador tiene que verificar en el portal web del SUNAT si es que se le ha autorizado el levante de la mercancía, realizar el pago por los servicios del terminal de almacenamiento, el agente de aduanas y el transportista, para posteriormente recoger la mercancía del terminal de almacenamiento (El Comercio, 2014). Sin embargo, el SUNAT presenta fallas en el sistema aduanero que afecta principalmente las exportaciones y en general, los embarques aéreos de productos frescos.

La asociación de exportadores peruanos “Adex”, ha denunciado en múltiples ocasiones el desborde de las capacidades en los sistemas informáticos del sistema aduanero en el Perú. El hecho de no tener el número adecuado de oficiales que respondan a la demanda de las empresas del sector, genera que los productos pierdan sus vuelos generando problemas a las empresas del país; así como, teniendo en cuenta, que en muchos de los casos, la carga no llega directamente a sus destinos, sino que hacen transbordo; lo cual, se traduce en grandes deficiencias

administrativas y costos adicionales para las empresas de los diferentes sectores económicos (RPP, 2013). En general, los problemas que causan esta problemática están relacionados con la emisión electrónica de los comprobantes de pago, validación, libros contables, presentación de PDTs e imputación de cuenta de detracciones contra la deuda tributaria, entre otros.

3. ANÁLISIS DE LAS OPORTUNIDADES EN LOS PROCESOS LOGÍSTICOS Y ADUANEROS A NIVEL BINACIONAL.

La República del Perú ha priorizado la inversión en infraestructura y transporte idóneo, dado que asegura el crecimiento sostenido del país, eleva la competitividad y configura un estratégico espacio geográfico integrado al mundo principalmente en la región económica del Asia – Pacífico.

Los tratados de Libre Comercio suscritos por el Perú, han consolidado su apertura e integración económica hacia otros mercados, así como, la realización de importantes inversiones para el desarrollo y modernización de la infraestructura vial, ferroviaria, portuaria y aeroportuaria. Al respecto, el país ejecuta actualmente 31 proyectos de inversión por US 14.440, las cuales han permitido la Asociación Público Privada APP por US 10.365, entre ellos, se encuentra la interconexión de la costa atlántica sudamericana del Brasil con el Asia – Pacífico, la generación de corredores de transporte multimodal que incorporan rutas fluviales y las carreteras IIRSA conectados a los puertos de la costa pacífica del Perú. Lo anterior, permitirá dinamizar la conectividad entre los mercados y facilitará la modalidad del transporte, generando la posibilidad de que el país sea posicionado como un puente comercial eficiente entre América del Sur, el Asia y los Estados Unidos.

Obsérvese a continuación:

Gráfico 9: Ejes transversales de integración bioceánica IIRSA



Fuente: Córdoba Benavides Roció, Universidad de Lima.

Respecto a los ejes trasversales de integración bioceánica, la carretera Norte IIRSA, conectaría los puertos peruanos de Paíta y Bayovar con los puertos brasileños de Manaus, Satarem, Macapa y Belem. Sin embargo, requiere la construcción de un tramo de 955 km y un compromiso económico de inversión por un valor de US 620 millones de dólares.

La carretera centro IIRSA, conectaría el puerto de Callao con Brasil a través de Cruzeiro do Sul, mediante la construcción de un tramo de 377 km y un compromiso económico de inversión por un valor de US 127 millones de dólares.

Finalmente, la carretera sur IIRSA, conectaría los puertos peruanos de San Juan de Marcona, Matarani e Ilo con los puertos brasileiros de Santos y Paranagua, a través de la construcción de un tramo de 2,291 km y la inversión de un valor de US620 millones de dólares.

Lo anterior, permitiría incrementar la eficiencia y competitividad de los servicios logísticos y del transporte de bienes; así como, favorecer el flujo e intercambio de mercancías destinadas a los centros de consumo nacional e internacional, es decir, Perú sería denominado el nuevo “**Hub Regional**”. Además, reduciría los problemas actuales que giran en torno a congestión y saturación,

centralización de las operaciones aéreas y el impulso de vuelos interregionales y transfronterizos en el norte y sur (Córdoba Benavides Roció, Universidad de Lima).

Por otro lado, en la República de Colombia, los costos logísticos internos continúan relegados. Al respecto, es claro que mover mercancía dentro del país es más costoso que hacia el exterior, así lo concluyó el informe “Los costos de comerciar en Colombia por el Banco de la República del año 2018”.

El Banco de la República, concluyó que los costos de importar son relativamente altos, sobre todo porque el que lo hace debe pagar 36,6% del valor de su mercancía. Lo anterior, está dado porque los costos de transporte internacional y los internos no arancelarios equivalen al 5% y 17% del valor importado. También, están los costos de transporte, que alcanzan hasta el 11% del valor importado y representan casi el 50% de los pagos totales, sin incluir los derechos aduaneros a cancelar (Dinero, 2018).

Los costos internos asociados con diferentes servicios logísticos necesarios para transportar la mercancía desde el puerto al lugar de destino de esta, los de trámite aduanero y regulatorio, y de transporte interno de carga, pesan casi tanto como los costos arancelarios y de transporte internacional. Siendo, así las cosas, Colombia se propone aumentar la eficiencia de los procesos de importación, mediante la introducción de mayor competencia en la prestación de los servicios asociados; lo anterior, con el fin de mejorar y aminorar los costos logísticos al interior del país.

Lo anterior, indica que la mayor parte del tiempo que se necesita para importar un producto se gasta en conseguir permisos y autorizaciones previas (5 días), procesos logísticos portuarios y aduaneros (10 días) y en inspecciones en puerto y aduanas (3 días). A diferencia de las exportaciones, para las cuales se requiere 15 días en promedio (Portafolio, 2017).

Además, las empresas logísticas del sector han mostrado un cambio de mentalidad respecto a la logística y su impacto en la organización, permitiendo ubicar a la misma como una estrategia transversal en todas las Entidades del país. Es así como, el mercado se ha interesado en alinear las políticas con la tendencia global (Decreto 349 del 20 de febrero de 2018), mejorar los procesos y en acondicionar la infraestructura y aplicación de tecnologías que les permiten mejorar la producción y la eficiencia de los procesos (Logyca, 2018).

Por otra parte, la Corporación Colombiana de Logística CCL S.A desarrolla sistemas tecnológicos que permitirían la innovación en las operaciones y mejoran

el procesamiento de datos (Industria 4.0). Es por ello, por lo que se considera que la ventaja de la logística 4.0 sobre la tradicional permitiría que la información esté disponible en tiempo real y desde diferentes fuentes, permitiendo facilitar la toma de decisiones en los procesos logísticos y aduaneros. Una empresa con una logística tradicional y tecnología obsoleta hace que sus procesos sean más lentos y con poca capacidad de reaccionar ante una eventualidad o cambio del mercado. Por el contrario, con la aplicación de la logística 4.0, se agiliza y se hace una gestión más eficiente de inventarios, logrando la reducción del stock de los productos y se alcanza una trazabilidad efectiva de las mercancías durante toda la cadena de abastecimiento (Dinero, 2018).

Colombia en términos de oportunidad logística, podría orientar su mirada hacia nuevas economías; es decir que, para nadie es un secreto que los poderes económicos en el mundo cambiarán en los próximos años. La economía americana no será la más grande del mundo y le cederá su puesto a China, que en términos de la Paridad de Poder Adquisitivo “PPP”, ha incrementado de 7,1% para el año 2000 a 20,7% en el año 2017; lo cual, indica que es en estos mercados donde los países con sus industriales deben apostarle y para eso ajustar sus procesos logísticos; sin embargo, teniendo en cuenta las reglamentaciones, tipo de cultura y otras políticas de dichas naciones (Logyca, 2017).

Otro aspecto importante, es la tecnología, la cual está revolucionando el mundo. Esta, ha ayudado para atender la creciente demanda de manera más rápida, más confiable y a un menor costo; pero sobre todo, ha facilitado el crecimiento de las empresas. Es decir, cuando una empresa crece en volumen de ventas, en líneas de producto, en personal o en presencia geográfica, aumenta la complejidad de la gestión de sus operaciones y sin una base tecnológica robusta, ese crecimiento puede ser muy ineficiente y puede poner en peligro la continuidad de la empresa y el nivel competitivo del país (Sintec, 2016).

Sin embargo, según la consultora de Sintec, el país a nivel portuario obtuvo en el índice de calidad de infraestructura de puertos del Banco Mundial, una calificación de 3.7 sobre una escala de 7.0. Por lo cual, se debe incrementar la eficiencia de carga y descarga de contenedores, reducir los tiempos de trámite e incrementar la profundidad de los canales. Además, los retos del país deben estar encaminadas a renovar y aumentar la estructura aeroportuaria que permita atender a la cantidad de pasajeros, operaciones y carga que se moviliza actualmente y que se proyecta en los años venideros para los aeropuertos colombianos y para el crecimiento económico del país. En lo que respecta a las cuencas hídricas, estas presentan pasos difíciles, donde la profundidad del canal o la anchura del mismo, no permiten aprovechar al máximo su navegabilidad, situación que impacta la

operación logística colombiana e impone retos a muchos de nuestros clientes y a empresas que quieren expandir sus operaciones en Colombia (Sintec, 2016).

En lo que respecta a Perú, el sector retail (también venta al detalle o Comercio minorista en español) es uno de los potenciales negocios para el sector logístico del Perú que, en los últimos años, ha desarrollado una importante cartera de clientes con grandes retailers transnacionales, ofreciendo soluciones para su crecimiento. Los retos logísticos para crecer en este sector, dependen del soporte al crecimiento, visibilidad, costo, atención oportuna, y la omnicanalidad que tracen las compañías; así como, el uso de la identificación por radiofrecuencia “RFID” en operaciones de alta disponibilidad, potenciar la demanda en la industria con nuevos talentos para la cadena de suministro, de tal forma, que universidades amplíen su oferta educativa con la creación de carreras especializadas enfocadas en la operación logística (Nacionales, 2015).

Otro reto importante dentro del sistema logístico peruano, es la descongestión del nodo logístico del Callao, que incluye puertos (Muelle Norte, Muelle Sur, Muelle de Minerales), el aeropuerto Jorge Chávez y alrededores. Teniendo en cuenta que, este eje representa alrededor del 73% del comercio exterior del Perú; no obstante, el acceso al mismo es ineficiente ComexPerú, 2019). A partir de un reenfoque en sus políticas públicas y al aporte del mundo privado y académico, esfuerzos tendientes a fortalecer su desempeño logístico, Perú ha desarrollado en el e-Commerce un referente para el desarrollo de estrategias de reposición y distribución en el Perú. En la actualidad, el reto que están afrontando estos actores está siendo bastante efectivo; por ejemplo, Falabella Perú y Platanitos están trabajando con puntos de entrega, a través del uso de lockers. En el primer caso mediante 4 estaciones de grifos Repsol, lo que por el momento es un buen inicio, ya que podría ampliarse el uso de estos lockers a lugares públicos y privados como centros de estudios, estaciones de metro, entre otros (Logistec, 2018).

CONCLUSIONES

Finalmente, Como bien señala el Banco Mundial, si bien la logística del comercio es de negocio a negocio (B2B), en tanto las actividades las ejecuta principalmente el sector privado, el desempeño de la logística de cada país depende de las políticas públicas implementadas por los gobiernos. La experiencia ha demostrado que mejores políticas generan una mayor integración entre los países; al respecto, el reporte cita que un avance de 1 punto en el puntaje del LPI incrementaría el comercio en un 16%, lo cual supone un gran reto los países: asegurar su crecimiento a través de una efectiva integración a los mercados y cadenas globales (ComexPerú, 2018).

En este contexto, acortar la brecha de infraestructura en los países objeto del estudio, es fundamental. Impulsar las asociaciones público–privadas, así como las obras a través del esquema de obras por impuestos, será importante para lograrlo. Además, se deben implementar políticas de facilitación comercial que permitan competir en igualdad de condiciones frente a los socios comerciales. Es así como se debe promover la mano de obra del sector logístico; lo anterior, con el fin de generar competencia a los países de ingreso alto que usualmente tienen mayor nivel de preparación que los países de ingreso bajo para enfrentar amenazas de este tipo.

También, se debe tener en cuenta que los países de ingreso alto tienden a buscar servicios de logística más respetuosos con el medio ambiente comparado a países de ingreso bajo. Esto es importante porque las emisiones de CO2 del

transporte contribuyen de manera significativa a la contaminación ambiental. Es por ello, que se requiere del entendimiento y la inversión del empresario sino también del Estado que permita crear iniciativas ambientales que permitan el desarrollo corporativo ambiental de las empresas logísticas.

Respecto a Colombia, se ha evidenciado avances en el transporte terrestre y mejoras de infraestructura en los puertos, parametrado por aproximadamente 40 billones de pesos de inversión en el programa de Vías de Cuarta Generación “4G”; los cuales, han permitido generar corredores estratégicos en cuanto a la disminución del tiempo requerido para desplazamientos al interior del país. Adicionalmente, el avance obtenido en la facilidad del comercio tras la implementación del nuevo estatuto aduanero. Es por ello que, según Luis Fernando Mejía, director del Departamento de Planeación, se pretende generar una nueva visión de la Política Nacional Logística, que permita reducir los costos entre el 15% y 50% al 2030 dependiendo de la combinación de modos de transporte que se utilicen para movilizar la carga por los corredores estratégicos, desde el interior del territorio hacia los principales puertos y nodos de comercio (Cubillos Murcia Natalia, 2018).

Por otra parte, Perú cuenta con complejidades que se centralizan en apostar por sistemas más seguros, nuevos métodos de pago, conectividad y el desarrollo de servicios logísticos que mejoren la calidad del servicio. Enfocarse en la estrategia de distribución a través de soluciones de tiempo real, políticas más certeras, una mejor asistencia, y un trabajo de logística que permita darles confianza a los clientes, son algunos de los desafíos que están pendientes en la industria del comercio electrónico en Perú. Así como la infraestructura nacional férrea que promete un futuro alentador para el país en términos de desplazamiento, eficiencia logística y relaciones comerciales para los próximos años debido al punto estratégico que podría direccionarse.

Entonces, una vez concluido el artículo, se recomienda la lectura del IDL 2018 “Connecting to Compete, Trade Logistics the Global Economy del Banco Mundial”. Lo anterior, con el fin de conocer el panorama más a fondo del desarrollo logístico de las economías en el mundo.

REFERENCIAS

Aguilera Carlos Iván (2000). Colombia: Un Enfoque Gerencial de la Teoría de las Restricciones. Recuperado de: www.icesi.edu.co/revistas/index.php/estudios_gerenciales/article/view/230/html

ANALDEX Asociación Nacional de Comercio Exterior (2016). Colombia: Índice de Desempeño Logístico 2016. Recuperado de www.analdex.org/wp-content/uploads/2016/02/2016-07-11-ndice-de-Desempeo-Logstico-2016-Banco-Mundial.pdf

ANALDEX Asociación Nacional de Comercio Exterior (2018). Índice de Desempeño Logístico en Colombia y Latinoamérica. Recuperado de: www.analdex.org/2018/08/06/indice-de-desempeno-logistico-en-colombia-y-latinoamerica/

ANDI, Gerencia de Logística, Transporte e Infraestructura (2016). Colombia: Índice Global de Competitividad WEF (2016, 2017). Recuperado de www.andi.com.co/Uploads/Bolet%C3%ADn%2010%20-%20256.%20%C3%8Dndice%20Global%20de%20Competitividad%202016%20-%202017%20e%20%C3%8Dndice%20de%20Desempe%C3%B1o%20Log%C3%ADstico.pdf

Banco Mundial (2016). Estados Unidos: LPI International. Recuperado de: <https://lpi.worldbank.org/international/global/2016>

Banco Mundial (2018). Estados Unidos: Aggregated LPI. Recuperado de:
<https://lpi.worldbank.org/international/aggregated-ranking>

Bernal Castro German (2008). Colombia: Teoría de Alfred Weber. Recuperado de:
<https://comerciointernacionalylogistica.blogspot.com/2008/06/teora-de-alfred-weber.html>

ComexPerú (2018). Perú: Eficiencia Logística: El Perú CAE. Recuperado de:
www.comexperu.org.pe/articulo/eficiencia-logistica-el-peru-cae

ComexPerú (2019). Perú: Logística para el comercio exterior: retos y oportunidades.
Tomado de: www.comexperu.org.pe/articulo/logistica-para-el-comercio-exterior-retos-y-oportunidades

Concejo Nacional de Competitividad (2018). República Dominicana: Índice de Desempeño Logístico 2018. Recuperado de: www.competitividad.org.do/wp-content/uploads/2018/07/%C3%8Dndice-de-Desempe%C3%B1o-Log%C3%ADstico-2018-Final.pdf

Córdova Benavides Roció, Universidad de Lima (2018). Perú: Infraestructura logística en el Perú.

Cubillos Murcia Natalia, Colombiano (2018). Colombia: Colombia se mete en el top 5 en desempeño logístico en América Latina. Recuperado de:
<https://www.elcolombiano.com/negocios/economia/entre-los-mejores-de-la-region-en-logistica-CE9053646>

Dinero (2016). Colombia: Colombia tiene uno de los desempeños logísticos más pobres de la región. Recuperado de:
www.dinero.com/economia/articulo/desempeno-logistico-de-colombia-es-pobre/225744

Dinero (2018). Colombia: Una apuesta por la logística 4.0. Recuperado de:
www.dinero.com/hablan-las-marcas/articulo/una-apuesta-por-la-logistica-40/257365

DNP Departamento Nacional de Planeación (2018). Colombia: Colombia avanzó 36 puestos a nivel mundial en Desempeño Logístico en los últimos dos años. Recuperado de: www.dnp.gov.co/Paginas/Colombia-avanz%C3%B3-36-puestos-a-nivel-mundial-en-Desempe%C3%B1o-Log%C3%ADstico-en-los-dos-%C3%BAltimos-a%C3%B1os.aspx

El Colombiano (2015). Colombia: Tropiezos frecuentes a la hora de exportar, Sierra Suarez Juan Felipe. Recuperado de: www.elcolombiano.com/negocios/economia/tropiezos-frecuentes-a-la-hora-de-exportar-MM1934781

El Comercio (2014). Perú: Paso a paso: ¿Qué debe hacer una pyme para desaduanar carga? Tomado de: <https://elcomercio.pe/economia/negocios/paso-paso-debe-pyme-desaduanar-carga-306184>

LegisComex (2018). Colombia: Desaduanamiento aduanero en el proyecto del nuevo Estatuto Aduanero, Mafla José Francisco – Rincón María Camila. Recuperado de: www.legiscomex.com/Documentos/desaduanamiento-aduanero-proyecto-nuevo-estatuto-jose-francisco-mafla-actualizacion

Logyca (2018). Colombia: Oportunidades logísticas en Colombia. Recuperado de: www.logyca.com/Portals/0/Documentos/Oportunidades_logisticas_en_colombia.pdf

Logystec (2013). Colombia: El modelo de las 3C'S: De la teoría a la logística. Recuperado de: www.revistalogistec.com/index.php/scm/estrategia-logistica/item/2250-el-modelo-de-las-3c-s-de-la-teoria-a-la-logistica

Logistec (2018). Perú: Logística peruana en movimiento de cara al futuro. Tomado de: www.revistalogistec.com/index.php/logistica/pymes/item/3407-logistica-peruana-una-industria-en-movimiento-de-cara-al-futuro

Nacionales (2015). Perú: El rubro logístico peruano es un sector de muchas oportunidades para crecer. Tomado de: www.peru-retail.com/rubro-logistico-peruano/

Paz Juan Carlos, Ministerio de Transportes y comunicaciones Perú (2017). Perú: Competencias para Plataformas Logísticas. Recuperado de www.congreso.gob.pe/Docs/comisiones2017/Comision_de_Comercio_Exterior_y_Tur/files/exposiciones/plataformas_log%3%ADsticas_2.pdf.

Portafolio (2017). Colombia: Colombia continúa relegada en costos logísticos internos. Recuperado de: www.portafolio.co/economia/infraestructura/colombia-continua-relegada-en-costos-logisticos-internos-509775

RPP (2013). Perú: Adex: Fallas en sistema aduanero de Sunat afectan exportaciones. Recuperado de: <https://rpp.pe/economia/economia/adex-fallas-en-sistema-aduanero-de-sunat-afectan-exportaciones-noticia-636320>

Ruiz (2018). Colombia: Proceso de desaduanamiento en Colombia, Medium. Recuperado de: <https://medium.com/@import/proceso-de-desaduanamiento-en-colombia-7b2e5f4afc26>

Sintec consulting (2016). Colombia: Retos para la competitividad logística colombiana. Recuperado de: https://sintec.com/p_innovador/retos-la-competitividad-logistica-colombiana/

Sistema de almacenaje ATOX (2017). España: ¿Qué es la teoría de las restricciones? Recuperado de: www.atoxgrupo.com/website/noticias/teoria-de-las-restricciones

SNCCTI Sistema Nacional de Competitividad, Ciencia, Tecnología e Innovación (2016). Colombia: Índice de Desempeño Logístico del Banco Mundial. Recuperado de www.colombiacompetitiva.gov.co/prensa/2016/Paginas/Indice-de-Desempeno-logistico-del-Banco-Mundial.aspx

SUNAT, (2018). Perú: Orientación Aduanera para importación. Tomado de: <http://www.sunat.gob.pe/orientacionaduanera/importacion/requisitos.html>

Urdaneta, Nicolás - Supuestos, Revista Económica (2017). Colombia: La infraestructura vial de Colombia: Un reporte de la Cuarta Generación de Concesiones y la Ruta del Sol. Recuperado de <http://revistasupuestos.com/ciudad-y-vida-urbana/2017/6/2/la-infraestructura-vial-de-colombia-un-reporte-de-la-cuarta-generacin-de-concesiones-y-la-ruta-del-sol>

FICHA BIBLIOGRÁFICA DE DOCUMENTO DE OPCIÓN DE GRADO

TÍTULO COMPLETO		
ANÁLISIS DE LOS PROCESOS LOGÍSTICOS Y ADUANEROS DE COLOMBIA VS LOS DE PERÚ		
AUTORES		
Apellidos completos	Nombres completos	
Pineda Cardenas	Yesica Lizeth	
TUTOR DE TRABAJO DE GRADO		
Apellidos completos	Nombres completos	
Parrado Castañeda	Angela María	
PROGRAMA ACADÉMICO		
Nombre del programa	Tipo de programa (marque con una x)	
Negocios Internacionales	Pregrado	<input checked="" type="checkbox"/>
	Especialización	<input type="checkbox"/>
	Maestría	<input type="checkbox"/>
CIUDAD	AÑO DE PRESENTACIÓN DEL TRABAJO DE GRADO	NÚMERO DE PÁGINAS
Bogotá D.C	2019	23
PALABRAS CLAVES		
Español	Inglés	
Aduana	Customs	
Colombia	Colombia	
competencia	competition	
Índice de Desarrollo Logístico (IDL)	Logistics Development Index	
logística	logistics	
Perú	Peru	
RESUMEN (Máximo 250 palabras)		
<p>En el presente artículo, se pretende identificar los procesos logísticos y aduaneros de la República de Colombia y la República del Perú, con el fin de identificar el nivel de eficiencia e ineficiencia que cada país desarrolla en el ámbito a estudiar. Para ello, se tendrá en cuenta el IDL (Índice de Desarrollo Logístico) publicado por el Banco Mundial cada dos años, el cual tiene como propósito identificar los desafíos y oportunidades que mejoren el desempeño logístico de un país.</p> <p>Como panorama general, se visualiza a Colombia mejor posicionada en los procesos logísticos y aduaneros a nivel mundial y un Perú priorizado en el desarrollo de infraestructura de transporte idónea para elevar su competitividad. Sin</p>		

embargo, aún se evidencia la representativa brecha que se ha mantenido entre estos dos países, principalmente a base de los bajos avances en aduanas, trazabilidad y seguimiento que ejecutan los países objeto del artículo.

**LICENCIA DE USO A FAVOR DE LA FUNDACIÓN UNIVERSITARIA EMPRESARIAL DE LA
CÁMARA DE COMERCIO DE BOGOTÁ – UNIEMPRESARIAL, POR PARTE DE
ESTUDIANTES.**

Los suscritos

Yesica Lizeth Pineda Cardenas con C.C. N° 1016104274, actuando en calidad de autor del trabajo de grado que lleva por título **Análisis de los procesos logísticos y aduaneros de Colombia Vs los de Perú** elaborada para efectos de optar por el título de Negocios Internacionales.

Hago entrega a UNIEMPRESARIAL de una copia de dicho trabajo académico en formato digital o electrónico (CD-ROM, etc.) otorgando licencia o autorización de uso sobre la misma, para que en los términos de la Decisión Andina 351, la Ley 23 de 1982 y demás normas aplicables, realice los actos de explotación de los derechos patrimoniales y de manera especial, para que la divulgue, reproduzca, comunique al público y la ofrezca en préstamo al público. La presente licencia o autorización se extiende no solo a la fijación en medio o formato físico, analógico o material, sino también al medio virtual, electrónico, óptico, usos de red, Internet, extranet, intranet, repositorio institucional y demás formatos conocidos o por conocer.

El autor de la obra, manifiesta de igual manera que la obra objeto de esta licencia o autorización de uso es creación original y que se realizó sin infringir los derechos de autor que le correspondan a terceros.

PARÁGRAFO: Si llegase a presentarse cualquier tipo de reclamación o acción por parte de un tercero en cuanto a los derechos de autor sobre la obra en mención, asumiré la responsabilidad, dejando indemne a UNIEMPRESARIAL y saliendo en defensa de los derechos aquí autorizados.

Para constancia se firma el presente documento en Bogotá D.C, el año 2019 del mes marzo a los 28 días.

FIRMA

Firma Yesica Pineda C. C.C. 1016104274